délégation
à la sécurité
et à la
circulation
routières

# Projet d'arrêté DEVS1032606A

## La signalisation dynamique (nouvelle 9ème partie de l'IISR)

14 octobre 2011

La signalisation dynamique se différencie du reste de la signalisation routière par son caractère non permanent et évolutif. Elle est activée à distance en fonction des circonstances (circulation, environnement) et s'adapte en temps réel.

Jusqu'à présent autorisés par l'article 7-2 de l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967, les signaux pouvant être affichés par la signalisation dynamique n'étaient pas clairement définis et le cadre d'emploi de cette dernière n'était pas précisé dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Le projet d'arrêté comble complète donc sur ces points la réglementation de la signalisation :

- en remplaçant l'article 7-2 par 3 nouveaux articles qui définissent les dispositifs dynamiques (panneaux et autres équipements), précisent la signification de l'affichage sur PMV et donnent une existence réglementaire à de nouveaux signaux : les signaux dynamiques ;
- en insérant la 9ème partie, nouvelle et dernière partie de l'IISR, qui encadre l'utilisation de la signalisation dynamique.

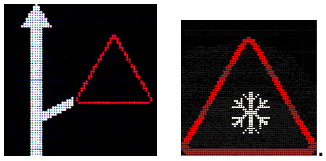
### 1) Les nouveaux signaux dynamiques et les principes d'affichage

Il s'agit des signaux de type X. Reprenant la même représentation graphique que les signaux de la signalisation permanente, ils sont affichés sur les PMV en « décor inversé » : sur une surface d'affichage à fond noir, la couleur noire du panneau devient blanc-jaune, le blanc ou le jaune devient noir, le rouge reste rouge. Les signaux dynamiques sont décrits au nouvel article 10-2 de l'arrêté de 1967.

Affichés en décor inversé, les panneaux de danger n'ont pas tout à fait la même signification que les panneaux de danger permanents (« endroit fréquenté par les enfants » devient « présence d'enfants susceptibles de traverser la chaussée» : le danger possible devient danger présent).

Certains signaux sont la représentation graphique de panneaux spécifiques à la signalisation temporaire. Ils ont alors la même signification. En présence d'un PMV, ils permettent ainsi de s'intégrer dans la signalisation mise en place lors des interventions d'urgence des services d'exploitation.

Certains signaux n'existent pas dans la signalisation permanente et ne sont représentés qu'en décor inversé. Ils ne peuvent donc être affichés qu'en mode dynamique sur PMV.



Les PMV peuvent également afficher des signaux en décor normal (représentation à l'identique d'un signal permanent) : hormis les signaux d'interdiction B0 et B1 qui sont toujours affichés en décor normal, il s'agit en ce cas d'un rappel d'un danger ou d'une prescription précédemment signalé par un panneau permanent.

#### Pourquoi le décor inversé ?

C'est une recommandation de la proposition de modification de la convention de Vienne publiée par les Nations Unies le 12 novembre 2008. La signalisation dynamique en décor inversé est actuellement utilisée dans la grande majorité des pays européens.

Ce mode d'affichage qui s'appuie sur une matrice de couleurs simplifiée (technologie plus aisément accessible) est moins consommateur d'énergie et assure une meilleure visibilité des signaux en vision lointaine.

En se différenciant des signaux permanents, les signaux dynamiques sont ainsi plus facilement identifiables par l'usager, ce qui contribue à la compréhension de leur signification particulière.

## 2) La 9ème partie de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière

Elle donne aux gestionnaires routiers le mode d'emploi de la signalisation dynamique.

Le texte de la 9ème partie résulte des travaux d'un groupe, composé d'experts du réseau scientifique et technique et d'exploitants, créé en avril 2002. Il se conforme aux préconisations émises par la convention de Vienne (travaux du groupe WP1 sur la signalisation dynamique concernant la description des signaux, les règles d'affichage…), synthétise les travaux déjà réalisés au niveau national et tire les enseignements des nombreuses expérimentations réalisées depuis 20 ans et des pratiques relatives à cette signalisation spécifique.

Au fur et à mesure de leur rédaction, ses différentes parties ont été présentées à la CTCPER. Le projet a été examiné dans son ensemble une première fois en juin 2007 puis validé définitivement le 22 octobre 2008.

En parallèle et en cohérence avec cette nouvelle réglementation, des guides méthodologiques sont en cours d'élaboration à l'intention des gestionnaires sur la composition des messages et l'implantation des PMV.

La 9ème partie s'articule de la manière suivante :

- le **chapitre I** définit les principes de cette signalisation ;
- le **chapitre II** concerne les PMV ; il précise :
  - la composition des différents éléments constituant les panneaux à messages variables et les possibilités d'association entre ces éléments : le signal (appelé « pictogramme »), et/ou le message donnant des informations sous forme littérale (appelé « signal-texte ») et/ou le panonceau (texte, flèches ou symboles) ;
  - le mode d'affichage en fonction de la nature et de la composition du message ;
  - les règles de composition des messages.
- le **chapitre III** indique les principes d'emploi des autres dispositifs dynamiques (signaux d'affection de voies, les barrières dynamiques, les glissières mobiles d'affectation et les panneaux d'indication et d'alerte individualisées sur la vitesse) ;
- le **chapitre IV** décrit la composition et le mode d'implantation de la signalisation entrant dans l'organisation des mesures de gestion de trafic ou d'exploitation. Il s'agit de la signalisation :
  - des itinéraires alternatifs
  - des événements dégradant la sécurité de circulation
  - de l'affectation variable des voies
  - des coupures de routes
  - des régulation d'accès sur voies rapides
  - des voies aux gares de péage
  - de la régulation dynamique de vitesse
  - de guidage vers les aires de contrôle.

  Ce chapitre décrit les mesures qui ont fait l'objet d'expérimentations préalables ; il a vocation à s'enrichir de nouveaux dispositifs dont l'expérimentation est en cours ou à venir
- le **chapitre V** décrit les dispositifs d'alerte dynamique ou personnalisée mis en oeuvre à partir d'une détection de comportements non adaptés aux circonstances ou non conformes à une prescription ;
- le **chapitre VI** définit les types de messages pouvant être affichés hors situation d'exploitation (messages de sécurité routière ou d'intérêt public).